INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

36a jaro novembro-decembro 1984 N-ro 6

Prezidanto de IFEF, s-ro Joachim Giessner ricevas la germanan Federician Meritkrucon. Surmetas ĝin la estro de la distrikto Osterode.

REDAKTORA BABILO

Alproksimiĝas la jarfina sezono.

Por la kristana parto de la homaro la jarfinon antaŭas kristnaskaj festotagoj, kaj nia deziro estas, ke tiuj tagoj estu dignaj, ĝojaj kaj agrablaj.

Antaŭ tiuj ni transvivos la 125an datrevenon de la naskiĝo de unu el la grandaj personecoj de la homaro, L L Zamenhof, kaj komence de decembro antaŭ 30 jaroj UNESKO akceptis la faman Rezolucion pri Esperanto, kiun majstre savis Ivo Lapenna, ĉijara 75jarulo.

Al ni la respondeco daŭrigi, plifirmigi, evoluigi.

Agadu, por ke vi kun bona konscienco povu celebri la festotagojn.

Red.





GRATULVORTOJ

POR

GRANDA PERSONECO

La 5an de Novembro 1984 prof. d-ro Ivo Lapenna fariĝis 75jara.Ekde la fondo de Studenta Esperanto-klubo en la Universitato de Zagreb en 1929 li restis intense aktiva sur ĉiuj niveloj de la Esperanto-movado. Malfacile estas trovebla en la sfero de Esperanto homo kiel Ivo Lapenna, kiu kunigas superajn intelektan multflankecon kaj erudicion kaj preskaŭ neelĉerpeblajn fizikajn fortojn kaj laborkapablon. En tiu konekso ni menciu la ĉi-jaran 30an datrevenon de la konsultaj rilatoj de UEA kun UNESKO kaj de la fama Rezolucio de UNESKO favore al Esperanto. Same ni memorigu pri la Jubilea Zamenhofa Jaro 1959, en kiu UNESKO deklaris d-ron Zamenhof "unu el la grandaj personecoj de la homaro", ĉio tio atingaĵoj de Ivo Lapenna.

Multaj rimarkindaj sukcesoj en la konstruado de la moderna internacia Esperanto-movado post la Dua Mondmilito ŝuldiĝas al liaj konceptoj, ofte ekskluzive al liaj personaj iniciatoj kaj laboroj. Kaj certe neniu forgesas liajn inspirajn prelegojn kaj oratoraĵojn, kiu iam havis okazon aŭskulti ilin.

Tutkore ni gratulas al prof. d-ro Ivo Lapenna okaze de lia naskiĝtago kaj deziras al li ankoraŭ multajn jarojn kun plenaj fizikaj kaj animaj fortoj en lia agado por la Esperanto-movado.

IFEF-estraro

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 dkr por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

PLEJ ALTA ORDENO AL GIESSNER

Grandega surprizo por Esperanto kaj IFEF! La prezidanto Joachim Giessner ricevis la 8an de Oktobro 1984 la Federacian Meritkrucon. Per tiu plej alta ŝtata ordeno oni honorigas en la Federacia Respubliko Germanio personojn, kiuj havas grandajn meritojn en la agado por la ŝtato aŭ por la popolo. Do, la laboro de nia prezidanto rilate al Esperanto estas agnoskita flanke de la ŝtato.

La estro de la distrikto Osterode transdonis la ordenon al J. Giessner. Estis kompreneble solena horo en deca rondo. Gravajn personojn invitis la distriktĉefo al Osterode, ekz. la urbestron kaj urbdirektoron el Herzberg, la loĝloko de nia prezidanto. Ankaŭ gravaj personoj de la fervoja administrejo (Frankfurt, Hannover kaj Göttingen) partoprenis. Flanke de IFEF ĉeestis sekretario O. Rösemann kaj por GEFA ties vicprezidanto Willi Grass. Ankaŭ la iama IFEF-sekretariino Elfriede Kruse venis. Reprezentantoj de la loka Esperanto-grupo partoprenis. Kompreneble ankaŭ s-ino Giessner ĉeestis, kiu ĉiam subtenis la ampleksan laboron kaj montris komprenon por Esperanto kaj IFEF. Kvar reprezentantoj de gazetoj venis pro tiu grava evento.

La distriktĉefo laŭdis la agadon de J. Giessner por Esperanto. Li menciis diversajn punktojn el la multjara okupado. Ĉion li ne povis mencii, estus fakte tro multe. Jam antaŭ pli ol 30 jaroj J. Giessner komencis la aktivan agadon. Grandega sukceso estis en 1953, kiam la Germana Federacia Fervojo eldonis horaron kun Esperanto-teksto (ŝlosilo). Estis nia prezidanto, kiu prizorgis tion.

En la jaro 1954 transprenis J. Giessner la oficon kiel redaktoron en GEFA kaj en 1957 li fariĝis GEFA-prezidanto. Ek de 1968 li estas IFEF-prezidanto. Multe Giessner kunlaboris en la Universalaj Kongresoj en Mainz kaj Hamburg. Sukcesa estis ankaŭ la agado en "Esperanto-Filmo Germanujo". Multajn kantojn, ariojn ktp li tradukis. Kompreneble en multaj kongresoj li kunlaboris en LKK. Kiel fakulo en la fervojo Giessner ofte verkis fakprelegojn ktp. Pro la celtrafa laboro li ricevis en 1970 la oran FISAIC-medalon kaj kelkajn jarojn poste la meritkrucon de la Germana Esperanto-Asocio.



IFEF-sekretario gratulas al IFEF-prezidanto

Post la laŭdado la distrikĉefo transdonis al Joachim Giessner la ordenon kun dokumento (subskribita de la prezidanto de la Federacio). Poste kelkaj gastoj gratulis lin oficiale. La urbestro el Herzberg (neesperantisto) parolis eĉ en la Internacia Lingvo. Por IFEF parolis la sekretario Otto Rösemann. Li ankaŭ menciis la grandajn meritojn kaj ke Giessner posedas tri gravajn kvalitojn, nome taŭgajn ideojn, admirindan energion kaj eksterordinaran kapablon.

En siaj dankvortoj J. Giessner akcentis, ke la jardekojn longa okupado kun la Internacia Lingvo ŝanĝis sian tutan vivon. Toleremo, kompreno, la grava ekkono, ke la homoj en aliaj popoloj sendepende de nacio, ideologio, religio havas samajn problemojn, zorgojn, ĝojojn, estis la fruktoj de tiu okupado. Li esprimis la esperon, ke li ankoraŭ kelkan tempon povas dediĉi siajn fortojn al la fervojista movado kaj al Esperanto entute, se la sanstato tion permesos.

-roe-

DENOVE EL POLLANDO

La 15an kaj 16an de Septembro 1984 estis aranĝita la **"Unua Kongreso de polaj Esperantistoj-Fervojistoj"** en la silezia urbo **Tarnowskie Góry.** Partoprenis ĝin 180 gekolegoj polaj kaj kelkaj gastoj el Ĉeĥoslovakio, Germanio (FR), Hungario, Italio kaj Jugoslavio. Evidente la varia programo allogis multe da membroj de **FSPEA** (Fervojista Sekcio de Pola Esperanto-Asocio), kies anaro intertempe konsiderinde kreskis.

Bonege impresis la lerte organizita inaŭguro en ĉeesto de multaj eminentaj reprezentantoj de Pola Ŝtata Fervojo, komunumo kaj partio. Aparte estu menciataj inĝ. **Alexander Rodak,** prezidanto de la fervoja direkcio Katowice kaj vicministro en la trafikministerio, s-ro **Andrzew Zenkiewice,** ĉefo de la departemento por socialaj aferoj en la trafikministerio Warszawa kaj inĝ. **Leszek Slaby,** direktoro por la fervoja distrikto Tarnowskie Góry. Kiel reprezentanto de PEA ĉeestis s-ro Wieslaw Skoczylas, same membro de la estraro de FSPEA.

Uniformigitaj fervojistaj muzikistoj agrable enkadrigis la solenaĵon. El la impresaj paroladoj de la eminentuloj estu precipe substrekata la preteco, helpi al niaj polaj kolegoj en la preparado kaj posta aranĝado de la IFEF-kongreso 1987. IFEF-prezidanto Joachim Giessner transdonis la salutojn de la estraro kaj skizis la konsiderindan progreson en la evoluo de nia pola IFEF-asocio.

En la sekvinta laborkunsido, kiun ĉeestis ĉ. 80 personoj, prezidanto Wieslaw Rozankowski donis jarraporton kaj poste kolektis nomojn el ĉeestantaj personoj, kiuj estos pretaj kunlabori en LKK 1987, kiu laŭ deziro de inĝ. Rodak jam nun estas starigata. Tiu deziro estas des pli grava, ĉar prezidanto Rodak transprenis la patronecon pri la 39a IFEF-kongreso 1987.

Post bela arta programo sekvis renkontiĝo de la landa estraro kun IFEF-prezidanto kaj lokaj kaj fervojaj aŭtoritatoj, kie denove montriĝis ne nur varma gastamo, sed sinceraj simpatio kaj kompreno por niaj afero kaj problemoj. Vespere la kongreso dancis helpe de diligenta dancorkestro de junaj fervojistoj kaj ties ĉarma (ankaŭ fervojista) kantistino ĝis matene je la tria.

Dimanĉon okazis plimalpli turistaj programeroj, kiujn sekvis arta posttagmezo kun oficiala fermo de la bone sukcesinta kongreso.

La tutan kongreson ĉeestis s-ino M. Szwedo, redaktorino por la Esperanto-fako de Radio Warszawa, kiu i. a. surbendigis longan intervjuon de la IFEF-prezidanto pri la historio kaj agado de la fervojista Esperanto-movado. Post la kongreso ŝi esprimis sian surprizon kaj kontentecon pri la bonega etoso de tiu aranĝo. Si estis la unuan fojon inter fervojistoj.

J. Giessner

FERVOJA KORESPONDA SERVO

Senhezite enskribigu vin ĉe **Fervoja Koresponda Servo (F.K.S.),** J. Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

Ĉiu subskribint(in)o certigu respondi almenaŭ unu fojon!

ATENTIGOJ

Se vi planas vojaĝon al Ĉeĥoslovakio, unue turnu vin al la kasisto de IFEF por ekhavi utilajn informojn.

Junulara Fonduso kaj Adopta Fonduso estas malfermaj por financaj kontribuaĵoj. Uzu prefere la poŝtajn ĝirokontojn en Danlando kaj en Svisio kaj indiku la celon de via enpago.

Anticipe dankas
la kasisto

LA 1A KONGRESO DE POLAJ ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ

En la tagoj 15an kaj 16an de septembro, unu semajnon post la festotago de la polaj fervojistoj, okazis en Tarnowskie Góry la 1a kongreso de la polaj esperantistaj fervojistoj. Kvankam eblas trovi informojn pri agado de la polaj esperantistoj-fervojistoj tre frue, jam en 1911, post jaroj da stagnado kaj post du okazintaj renkontoj temis pri la unua tutŝtata kongreso. Oficialaj fervojaj instancoj en Pollando favore traktas la nuntempan agadon de la polaj esperantistaj fervojistoj kaj subtenas ĝin, ankaŭ la planon aranĝi en Pollando IFEF-kongreson dum la jubilea jaro 1987.

Post la oficiala solena malfermo de la kongreso en la Domo de Kulturo en Tarnowskie Góry okazis komuna fotografado. Poste okazis labora parto de la kongreso, dum kiu polaj kolegoj pritraktis sian ĝisnunan kaj venontan laboron. Dum tiu tempo la eksterlandaj gastoj vizitis per aŭtobuso skanzenon de malnovaj trafikiloj, precipe malnovaj mallarĝŝpuraj vaporaj lokomobiloj kaj lokomotivoj.

Post komuna tagmanĝo okazis en la kongresejo kultura programo. Oni spektis kaj admiris polajn kantojn kaj dancojn, verve plenumatajn far folklora ensemblo konsistanta el ĉarmaj knabinoj kaj infanoj en polaj naciaj kostumoj. Fervojista muzikensemblo el Tarnowskie Góry, kvankam fondita antaŭ nur tri monatoj, grave kontribuis por la solena kaj gaja atmosfero de la kongreso, prezentante kanzonojn kaj kantojn parte en Esperanto, parte en la pola lingvo.

La faka prelego "Kreiĝo kaj disvolviĝo de la fervoja nodo Tarnowskie Góry" detale informis kaj konatigis nin pri konstruado kaj disvolvo de la fervoja reto en la Supra Silezio, precipe pri fervojnodo Tarnowskie Góry.

Malbone funkcianta diaprojekciilo kun ofte revenantaj samaj diabildoj kelkfoje kaŭzis gajecon en la publiko. La partoprenintoj de nia lasta 36a IFEF-kongreso revivigis siajn rememorojn pri ĝi, la aliaj interkonatiĝis iomete kun etoso de la kongreso en Slanĉev Brjag, kiun partoprenis pli ol okcent fervojistoj el 23 landoj.

La sama orkestro muzikis ankaŭ vespere dum la kongresa balo, kaj kun sia ĉarma belvoĉa kantistino ĝi gajigis kaj dancigis ĉiujn kongresanojn ĝis la dua horo post noktmezo.

Dimanĉe post komuna diservo kun kantado (tute en Esperanto) ni per aŭtobusoj vizitis eksajn minejojn proksime de Tarnowskie Góry. Unue ni vizitis iamajn minejojn de ercoj plumba kaj arĝenta "Sylvester" kaj "Nigra Truto" kaj ni kun ĝuo boatveturis tra subteraj koridoroj de la "Nigra Truto". Poste en ercminejo-muzeo apud Tarnowskie Góry ni vidis diversajn ilojn kaj helpilojn de la ministoj dum pena fosado de la ĉi tie elfosataj ercoj galeno kaj dolomito.

Post komuna tagmanĝo okazis en la kongresejo Posttagmezo de kanto kaj poezio. La artan programon plenumis E-grupo el la urbo Gliwice. Dum la poezia parto alternis kantoj, kanzonoj, gajaj skeĉoj kaj ŝercoj, plenumataj parte en Esperanto, parte en la pola lingvo. Dum la programo elstaris la altnivela kaj brila prezento de la solistino, docento d-ro Czeslawa Bandrowska el Gliwice.

Jindĥich Tomíŝek



Kultura posttagmezo en Tarnowskie Góry

JARKUNVENO DE FS ĈEA EN JABLONEC NAD NISOU

En la tagoj 21a ĝis 23a de septembro 1984 okazis en nordbohemia urbo Jablonec nad Nisou (Ĉeĥoslovakio) la 18a jarkonferenco de Fervojista Sekcio de ĈEA. Partoprenis gastoj el Germana Demokratia Respubliko, Aŭstrio kaj Slovakio.

En urbo fame konata pro siaj vitraĵoj, bijuterio kaj fabrikado de aŭtomobiloj la ĉeĥaj fervojistaj esperantistoj pritaksis sian tutjaran agadon kaj preparis planon por venonta jarperiodo. Sed la programo de la jarkonferenco enhavis ne nur la laborkunsidon.

Sabate antaŭtagmeze ni komune vizitis montaran fervojlinion Tanvald-Kořenov-Harrachov. Tiu ĉi fervojlinio estas unusola normalŝpura ĝis nun funkcianta fervoja linio de sia tipo sur la eŭropa kontinento. Ĝi estas longa 11,6 km kaj ĝi havas 4,43 km da duzona dentradsistemo de la tipo Abt. La plej longa dentrada parto estas inter fervojstacioj Desná kaj Kořenov - 3,73 km longa. Fervojstacio Tanvald situas en alteco 466,4 m, Kořenov 701,1 kaj Harrachov 740,1 m super la marnivelo. Sur fervojlinio estas 5 viaduktoj kaj 5 tuneloj, la plej longa estas tunelo Polubenský 940 metrojn longa. La plej alta ascendo estas 57 promiloj. Por vartrafiko oni tie uzas dentradajn motorlokomotivojn de tipo T 426, por persona trafiko rekonstruitajn motorvagonojn de tipo M 240.

En fervojstacio Kořenov ni vizitis ankaŭ konstantan ekspozicion pri la historio kaj nuntempo de tiu ĉi fervoja linio kaj poste ni spektis tie ekspoziciatajn malnovajn vaporlokomotivojn kaj vizitis malnovan lokomotivturnilon kun ankoraŭ permana turnado.

El la posttagmeza labora parto indas mencion prelego kun diabildoj far kolego Jaroslav Kašparec, la prezidanto de FS ĈEA pri nia lasta 36a IFEF-kongreso en Slanĉev Brjag, raporto pri la ĉijara la kongreso de polaj esperantistaj fervojistoj en Tarnowskie Góry kaj prelego de kolego David, prezidanto de TK pri komenco de la fervoja tekniko sur teritorio de la ĉeĥaj landoj.

La planita dimanĉa vizito per kablofervojo al monto Ještěd (1012 m) kaj tie troviĝanta moderna televida turo pro malbona vetero - densa nebulo kaj pluvetado - bedaŭrinde ne okazis. Ni do komune vizitis la botanikan ĝardenon en proksima urbo Liberec, kie ni admiris riĉajn kolektojn da diversaj kreskaĵoj kaj fiŝetoj kolektitaj el la tuta mondo.

Kvankam la dimanĉa vetero ne favoris la renkontiĝon, tamen ni forveturadis el Jablonec nad Nisou kontentaj kaj kun multaj belaj travivaĵoj, kontentaj pri farita laboro kaj pro novaj faritaj kontaktoj kaj planoj por venonta ankoraŭ pli riĉa agado de la fervojistoj.

Jindřich Tomíšek



Parto de la partoprenantoj dum rigardo de malnovaj vaporlokomotivoj en fervojstacio Kořenov.



Nia motortrajno atingis Harrachov, la finan stacion de tiu ĉi montara fervojlinio, la sola normalŝpura dentradrela fervojlinio ĝis hodiaŭ funkcianta sur la eŭropa kontinento. (Videblas k-go David, prezidanto de TK-FSCEA kaj du orientgermanaj kolegoj. Ciuj aliaj troviĝas en la trajno preta forveturi reen al Tanvald).



Dum la franca jarkunveno en Saint Malo UAICF (la franca FISAIC-sekcio) honorigis per sia ORA MEDALO unu el la pioniroj de fervojista Esperantomovado, fraŭlinon Germaine LEMONNIER.

GEFA-JARKONGRESO

En la por amikoj de piedpilko konata urbo Mönchengladbach regis por unu semajnfino (13/14.10.84) ne reĝo sporto, sed Esperanto. GEFA festis la bone aranĝitan Jarkunvenon. Erhard Herlitze povis saluti kiel organizanto eĉ geamikojn el Belgio, Bulgario, Danlando, Francio, Nederlando kaj Pollando. Kompreneble gravaj personoj de la germana fervojo ankaŭ ĉeestis.

En la urbdomo okazis akcepto flanke de la urbestro. Nur kelkajn horojn deĵoris la novbakita urbestro, la vizito de esperantistoj estis lia unua deĵora tasko.. Vespere la partoprenantoj renkontiĝis por agrablaj horoj en gastejo. Samtempe okazis estrarkunsido.

Kun fiero informis prezidanto Joachim Giessner dum la Jarkunveno, ke la nova GEFA-kurso havas jam sufiĉe bonan rezulton. GEFA havas nun novan sekretarion, nome Hans-Jürgen Rien. Giessner dankis la ĝisnunan sekretarion Joachim Schrapp pro la multjara kunlaboro.

Posttagmeze busoj veturigis la partoprenantojn tra la ĉirkaŭaĵo de Mönchengladbach. Survoje oni vizitis muzeojn. Neforgeseblaj horoj! Kaj vespere la kongreso dancis.

Dimanĉe okazis vere agrablaj horoj. J. Giessner donis ampleksan raporton. Tre interesa estis bulgara filmo pri la lasta IFEF-kongreso en Slanĉev Brjag. Bonega memoraĵo. Elfriede Kruse prelegis pri vojaĝo al Ĉinio. Multe ŝi rakontis pri lando kaj homoj. Henning Olsen montris vidindan filmon pri la bela Danlando kaj varbis per ĝi por la venonta IFEF-kongreso en Vejle.

Kelkfoje venis televido por filmi la Jarkunvenon. Kun granda intereso informiĝis la redaktoroj, kaj la filmistoj klopodis produkti laŭ kvalitaj vidpunktoj bonan filmon. Fakte, lundon vespere jam oni povis vidi el la tria programo interesan filmon pri la Jarkunveno, grava reklamo por la Internacia Lingvo.

- roe -

TRANSAKVAJ KONEKSOJ APUD VEJLE

Transiro de akvo, ĉu rojo, ĉu fjordo aŭ maro, logike prezentas barojn por transporto.

Tial ne mire, ke la plej malnovaj el la konataj vojkonstruaĵoj precipe kondukis la piedirantan rajdantan kaj veturantan trafikojn trans la lokojn de la pejzaĝo, kie estis plej facile transiri.

En la pratempo nur la regantoj havis eblecon kaj forton rompi tiun staton.

Tion oni faris ekzemple en Jutlando, la dana duoninsulo en kiu okazos la 37a IFEF-kongreso. Armea vojo laŭlonge de la lando, de Viborg en la nordo - kie estis de malnova tempo natura centro de potenco - al la suda bordo, tamen ne ĉie estis unuspura, kaj nur tie, kie estis necese transiri akvon, la spuroj kolektiĝis ĉe la vadejoj.

Probable en la komenco la tieaj loĝantoj aŭ la migrantoj mem provis plibonigi la vadejon per enmeto en la akvon de tretŝtonoj. Same la trovitaj pratempaj vojoj en nunaj marĉoj supozeble estis formo de plibonigitaj vadejoj, laŭ kiuj oni povis rajdi aŭ veturi. Sed kompreneble la konstruo de tiuj transakvaj vojoj kondiĉigis iun regantan potencon.

La plej malnovaj konsistis el lignaj traboj aŭ branĉfaskoj, tenitaj per palisoj. Poste - t.e. antaŭ proks 2000 jaroj - oni konstruis ŝtonajn pavimojn.

Sed daŭre estis la deziro povi marŝi, rajdi, veturi trans la akvojn kun sekaj piedoj. Ŝipveturo estis ja konata maniero, sed ne ĉiam aplikebla.

Ponto estis la respondo.

Unu el la plej fruaj nun konataj pontkonstruaĵoj datiĝas de la 980-aj jaroj, do de la vikinga tempo. De la tempo, kiam oni centrigis pli kaj pli da potenco, konstruis la larĝajn fortikaĵojn aŭ kazernojn (oni ne scias precize) en Trelleborg (Selando), Nonnebakken (Fueno), Fyrkat kaj Aggersborg (Jutlando).

Ĝi situas en *Ravning Enge,* ĉe la Vejle Å (å = rivereto), do en la proksimeco de nia kongresurbo. La elfosado donis impreson de tre impona konstruaĵo: 700 m longa, 5,7 m larĝa ponto. Jena desegnaĵo montras klopodon imagi al si la aspekton antaŭ 1000 jaroj.

Situante tre proksime al *Jelling,* la tiama centro de la regno de la danoj, kie regis Reĝo Harald Bludento, la ponto certe havis gravan signifon.

Ni nun saltas preskaŭ mil jarojn, ĝis nia jarcento. La ŝosea trafiko kreskas kaj kreskas. Tra la ne tre larĝaj stratoj de Vejle devas veturi la tuta orientjutlanda longdistanca trafiko. Ofta kaoso kaj ĉiama malrapido estas la rezulto. Post longa debato, ĉar la idilio de la fjordo ĉe Vejle prefere ne suferu tro multe, alvenas decido konstrui ponton super la fjordo, kio malplilongigas la distancon, plirektigas la aŭtoŝoseon.

En 1980 ĝi estas preta, kaj per sia longeco de 1710 m ĝi estas la dua laŭ longeco en Danlando.

Per siaj puraj, elegantaj linioj kaj sia blankeca koloro la ponto bone harmonias kun la ĉirkaŭa naturbelo. Parto de la ponto estas videbla sur la turisma prospekto, kiun eldonis la urbo Vejle (en Esperanto okaze de la kongreso).

Petu la prospekton ĉe la turisma oficejo, Rådhustorvet, DK-7100 Vejle.

Venu, vidu kaj ĝuu la naturbelecon, la idilian situon, la ĉarman urbon inter arbaroj kaj montetoj, la kongresan etoson kaj la kuneston kun gekolegoj.

En majo, en majo, en majo ...

LKK



VOJAĜANTE TRA ĈINIO

Nia programo ne permesis al ni resti en Pekino pli longe ol tri tagoj! Lunde matene ni forlasis, aùtobuse, nian hotelon je 5.15 h survoje al la flughaveno, veturado pr. 40 km. En la parkoj de la urbo jam estis multaj homoj, plejofte pliaĝuloj, kiuj tie ekzercis la tipan ĉinan gimnastikon "tajĝiĉùan". En la flughavena stacidomo ni formanĝis nian matenmanĝon "el skatolo" kaj jam baldaù ni eniris en aviadilon de la ĉinaj aerlinioj. Mi ne scias tipon aù fabrikon sed mi nur konstatis ke laù grandeco ĝi similis la ĉe ni tre konatan tipon "DC 9".

La flughaveno de Pekino estas vere internacia: mi vidis krom la ĉinaj aviadiloj ankaù kelkajn "Boeing 747" de Garuda (Indonezio), Japanio, Usono kaj Britio. Ni flugis al Nankino (pr. 960 km) en kvin kvaronhoroj. Niaj travivaĵoj en Nankino estis ege interesaj, sed ĉar mi ne povas plenigi la tutan gazeton, mi ne raportas pri tio. Tri tagojn ni estis en Nankino kaj finfine ĵaùdo (ni "jam" estas dum unu tuta semajno en Ĉinio) ni veturos per trajno. Mi estis scivola. La stacidomo de Nankino estas belega konstruaĵo, granda kaj moderna. Nur poste mi konstatis ke ĉiuj stacidomoj (de ni vizititaj) estas modernaj konstruaĵoj; ŝajne oni renovigis ĉiujn stacidomojn post la milito. Apud granda halo kun giĉetoj estas du grandaj atendejoj, unu ege belega, la alia iom malpli! La ĉinaj fervojoj konas du klasojn: la molan klason kaj la "ordinaran". Kaj ankaù apartajn atendejojn. Do la turistoj kaj nur malmultaj (riĉaj ?) ĉinoj vojaĝas en la mola klaso! La atendejo estis, laù nia kompreno, luksa! Ne seĝoj sed foteloj estas en ĝi kaj la atendejo estas abunde ornamita kun pentraĵoj, vazoj, eĉ malgranda fontano! Kaj kiel ĉie ankaù ĉi tie sufiĉe da personalo: ĉe ĉiu pordo staras fervojisto, aù plej ofte: (ĉarma juna) fervojistino. Ĉi tie oni ankoraù anoncas la alvenon de trajno en la atendejo! Bedaùrinde ke oni ne povas paroli kun ili (ne kredu ke ĉiu oficisto parolas la anglan!) Do baldaù ni povis iri al la kajo. La kajoj ankaù estas moderne ekipitaj: sufiĉe altaj, vastaj kaj tegmentitaj. La trakoj bone prizorgitaj: neniuj malpuraĵoj kaj ankaù en la staciaj trakoj nur betonaj ŝpaloj. Ankaù poste mi nur malofte vidis lignajn ŝpalojn nur en neofte uzataj staciaj trakoj. Signaliloj estas lumsignaliloj: nenie mi vidis braksemaforojn.

Nia trajno eniras: trakciata de BoBo-dizellokomotivo kaj, laù mia takso, 14 aù 15 vagonoj ĉiuj same farbitaj: verda kun flavaj strioj. Ili ege similas la ankaù ĉe ni konatajn rusajn vagonojn. La surskribojn (klaso, sid- kuŝvagono) mi ne povis legi; la itinerŝildo plejofte estas laù la ĉina kaj la latina alfabetoj kaj ĉiu vagono havas numerŝildon apud la pordo, do por la posedantoj de rezerviloj ne estas malfacilaĵoj. Kvankam la fervojo estas normalŝpura la vagonoj havas vastan profilon. En la "mola klaso" (diru unua klaso en Eùropo) la viciĝo de la seĝoj estas po kvar kun meza koridoro. La seĝoj estas individuaj kaj tre komfortaj. En la grand-distancaj trajnoj ĉiam troviĝas restoraci-vagono. Jam dum tiu unua veturo de Nankino ĝis Suzhou (Suĝaù) ni vespermanĝis en ĝi. Bonege prizorgita! Pura, lerta servado kaj bona manĝaĵo (la manĝado per bastonetoj intertempe jam estis tute kutima por ni).

Kelkajn tagojn poste ni veturis dumnokte de Hangzhou al Nanchang, distanco de pr. 630 km, vojaĝdaùro de 20.30 h ĝis 9.30 h! Nia vagono estas "kuŝvagono" sed tamen pli luksa ol la normalaj kuŝvagonoj en Eùropo; ĝi iomete pli similas la unuaklasan kuŝvagonon de SNCF aù FS. Do en ĉiu kupeo kvar kuŝlokoj. Enirinte en la kupeon ni trovis sur ĉiu kuŝloko: littukon, litkovrilon, kusenon (bele broditan!) tualettukon, paron da

pantofloj! Kaj kompreneble sur la tableto troviĝas kvar tasoj por la teo kaj varmbotelo kun varmega akvo! Baldaŭ la servistino/kontrolistino venas kun saketoj da teo kaj ni trinkis nian tioman tason da teo.

Kiel esperantistoj ni ĉiuj estas familianoj, kaj ni baldaŭ vestigis nin en noktvestaĵon por maksimume elutiligi nian dumnoktan ripozon! Ĉu vi kredas ke ni ege bezonis ĝin? Post unu horo ĉiu dormis! Kaj ni bonege dormis, nur kelkfoje iom da bruado, skuado aŭ lumo de staciaj lumoj returnigis nin al la realeco de nia vojaĝo tra la senlima Ĉina lando! Kritiki oni nur povas la necesejojn, ĉar ili laŭ nia kompreno certe estas malpuraj. Je unu flanko de la vagono estas kaŭra necesejo je la alia flanko la "normala" necesejo. En la kuŝvagono estas ankaŭ "lavejo": du kranoj kun malvarma akvo sufiĉe primitiva.

Restoracivagono servas al ni bonegan matenmanĝon, do tamen freŝaj ni forlasis nian trajnon en Nanchang kie, denove, la lokaj esperantistoj atendas nin en la stacidomo por gvidi nin!

Kiam ni poste, dumtage, vojaĝis de Nanchang al Changsha, mi miris ke en ĉi tiu regiono mi nur vidis vaporlokomotivojn kiuj ĉi tie eĉ trakcias la pasaĝertrajnojn. Ĝis nun mi opiniis ke ĝenerale la vaporlokomotivoj trakcias la vartrajnojn kaj la dizellokomotivoj la pasaĝertrajnojn. Multajn belajn vaporlokomotivojn mi vidis, kvar- aŭ kvinradaksajn bele bontenitajn. Certe ĝis en la jaro 1979a vaporlokomotivoj estis konstruataj en Ĉinio. Ĉu mankas elektrizitaj linioj? Ne, certe kelkcentoj da fervojaj kilometroj nuntempe estas elektrizitaj kaj daŭre oni elektrizas gravajn liniojn. Ĉinio ankaŭ konstruas elektrajn lokomotivojn en propra lando. Sed bedaŭrinde ni ne vidis ilin. Dum nia reveturo norden de Wuhan al Pekino mi vidis duaŭ trifoje liniojn kun katenario; koncernas okcident-orient-liniojn sur kiuj veturas pezaj vartrajnoj por la transportado de erco, karbo kaj ŝtalproduktoj. Pri tiu veturo norden mi volas rakonti ion. Estis nia plej longa trajnveturo en tiu neimageble etendiĝa lando: distanco de 1160 km, pri kiu nia eksprestrajno bezonis 17 horojn.

Ĉiun tagon veturas eksprestrajnparo nroj 37/38 inter Pekino kaj Wuhan. La fremdulo devas scii ke en Wuhan estas du grandaj stacidomoj: Wuchang kaj Hankou (en la respektivaj samnomaj urbo-partoj) sed sur la nomŝildo oni ne legas ekz. Wuhan-Wuchang sed **nur** la nomo Wuchang resp. Hankou estas sur ĝi! Ni eniras en nian eksprestrajnon nro 38 dum la haltodaŭro de 19.35 ĝis 19.48 en Hankou, sed ĝi jam venis de Wuchang (f. 19.10). Baldaŭ ni trovas niajn sid-/dormlokojn, denove kune kun la geedzoj Cotton en la kupeo. Estas terure varme en la trajno kaj malfermaj fenestroj ankoraŭ ne helpas. Multaj esperantistoj ĉeestas sur la kajo por adiaŭi nin. Ĝis la lasta momento ni premas manojn, kantas kaj vokas la "ĝis-revido-jn"!

Gustatempe ni forveturas. Fenestroj malfermitaj (malgraŭ la malvarmumiĝo de multaj) kaj ni trinkis nian baldaŭ servitan teon kaj babilas. Intertempe mallumiĝis, do ni ne plu vidos la riz- kaj tekultivejojn, ĉar morgaŭ ni estos enirantaj en tute alian pejzaĝon. Inter la 22a kaj 22.30 h la silento ekregis en la vagono .... estis ĉiam varmege sed pro laceco baldaŭ ĉiu trovis la dormon! Proksimume je la sepa preskaŭ ĉiu tamen denove estis vigla. Tiel bone kiel eble ni iomete refreŝiĝis, lavis nin iomete, manĝis iom da fruktoj. Precize laŭ la horartabelo, kiun ni trovis sur vando en la koridoro, ni haltis je 7.04 h en la stacidomo Handan. Ĉar haltodaŭro estos kelkminuta, multaj pasaĝeroj elvagoniĝis por iomete moviĝi sur la kajo. Iom pli malproksime vaporlokomotivo staris sur apuda trako. Kolego Rolf Pelletier kaj mi tuj iris en tiu direkto por fotografi ĝin. Estas bone ke sonorilo avertas pri la baldaŭa

forveturo! Kaj nun ni vidis belan spektaklon: en ĉiu vagono la kontrolistino sidis kaŭre en la vagon-vestiblo antaŭ la malferma pordo kaj per verda flageto ŝi montris la vagonon preta! Rolf kaj mi rapide eniris en la vagonon antaŭ ni kaj tuj post ni la pordoj fermiĝis kaj la trajno ekveturis. Ni nun estis en vagono nro 12 kaj ni devis reiri al nia vagono (nro 7). Nun ni konstatis kiel plenplenaj ĉiuj vagonoj estis! Ĉiuj (sid-)vagonoj havas mezkoridoron, je unu flanko vico kun 3 sidlokoj je la alia flanko du sidlokoj sed ankaŭ en la koridoroj kaj sur la vagon-vestibloj multaj homoj trovis lokon! Finfine ni atingis la restoraci-vagonon: ankaŭ tiu vagono plenplena! Oni prenis tie la matenmanĝon kaj aliaj starante atendis la vicon. Apud la restoraci-vagono troviĝis nia vagono. Nia gvidanto, nia ĉiam bonhumora kaj ĉiam zorgoplena **GONG**, estis ĝoja ke ni estis reirantaj ĉar nur nun li estis certa ke ni ne postrestis sur la kajo en Handan!!

Unu horon poste ni matenmanĝis en la restoraci-vagono. Ni miris ke ĝi estis tute pura kaj ĉio estis preta por akcepti nin kaj por servi al ni bonan (preskaŭ anglan) matenmanĝon!

Dum posta halto-daŭro (de 9.16 ĝis 9.28 h) en la stacidomo Shijiazhuang ni denove havis la okazon elvagoniĝi. Sur la kajo estis kelkaj budoj kaj staris simplaj ĉaretoj en kiuj oni vendis fruktojn, (bongustajn) kukojn aŭ glaciaĵon (la ĉinoj ege ŝatas glaciaĵon!)

Je la 12a h ni denove eniris en la restoraci-vagonon por tagmanĝi. Bedaŭrinde ni devis iomete rapide manĝi ĉar precize je la 12.54 h (laŭ horartabelo) la trajno haltis en Pekino suda stacidomo. Denove ni troviĝis en belega, granda stacidomo! Sed postulis nian atenton la lokaj esperantistoj kiuj ĉeestis por akcepti nin!

Unu tagon kaj unu nokton antaŭ ni por travivi denove Pekino! Morgaŭ posttagmeze la hejmenflugveturo al Londono komenciĝos.

Ankoraŭ 30 horojn por rigardi Pekinon, por esti kune kun niaj Pekinaj samideanoj, por adiaŭi ilin kaj por danki ilin pro la kortuŝaj akcepto kaj regalo en ĉi tiu lando. Ĉu ni povas promesi ke ni revenos okaze de la Universala Kongreso en Pekino post du jaroj?

Wim van Leeuwen

OFICIALE EKFUNKCIIS LA ĈINGHAJA FERVOJO

La 1an de majo oficiale ekfunkciis la Ĉinghaja Fervojo, unu el la plej altaj fervojoj en la mondo. Ĝi kun longo de 834 kilometroj komenciĝas de Sjining, la ĉefurbo de Ĉinghaj-provinco, etendiĝas tra Ĉajdam-baseno, kaj finiĝas ĉe Golmud, nova urbo ĉe la piedo de Kunlun-montaro. Parto de la fervojo, kiu havas longon de 32 kilometroj, estas konstruita sur la sallago Ĉarhan plej granda en Ĉinio kun areo de 5.856 kvadrataj kilometroj. Tie sterniĝas vasta regiono kun kavoj kaj salgrundo terure korodema al ordinaraj fervojo-konstruaj materialoj. La ĉinaj sciencistoj sukcese alprenis serion da teknikaj rimedoj kaj uzis korodimunajn materialojn, tiel ke la parto de la fervojo restas stabila kaj fortika depost sia finkonstruiĝo en 1979 kaj estis aprobita post ekspertizo.

(El "El Popola Ĉinio")

LONGA VOJAĜO SUB VERDA STELO

De 1a ĝis 20a 09.1984 trideko da polaj fervojistoj el urbo Opole vojaĝis, en loĝvagono de PKP (Polaj Ŝtataj Fervojoj) tra Okcidenta Eŭropo. Ĉar la ekskurson organizis ĉefe opolaj fervojistoj-esperantistoj, tial la vagono, kiu estis por tiuj tri semajnoj nia surrada hejmo, estis konvene kaj samtempe okulfrape dekorita per E-rilataj elementoj.

La vojo kondukis al: Ĉeĥoslovakio, Hungario, Jugoslavio, Italio, Francio, (Monako), Hispanio - ĝis la transmara urbo Ceuta -, Belgio, ambaŭ germanaj landoj kaj reen al Pollando.

Unua pli longa restado okazis en Italio kie, en Pola Hejmo en Romo, ni transdonis por la Sankta Patro - pere de pastro Hejmo - kristalan vazon, kune kun plej sinceraj bondeziroj.

Dank' al s-ro Romano Bolognesi el Bologne la tieaj fervojistaj esperantistoj atendis en Venecio nian alvenon kaj helpis al ni aranĝi la restadon en Italio.

De la suna Italio nia grupo forvojaĝis al Francio vizitante Nicon kaj ankaŭ Monakon - Montekarlon.

En ĉelima, pitoreska urbeto Cerbère atendis nin areto da s-anoj el Perpignan: Rene Llech-Walter, Juan Fernandez, Csupor Anne Boumal, kiuj tuj helpis aranĝi la necesajn vojaĝajn aferojn kaj organizis agrablan amikan renkontiĝon.

En Francio devis resti nia malvasta sed tamen oportuna hejmo surrada: la loĝvagono. La 7tagan migradon tra Hispanio ni entreprenis per tieaj ekspresntrajnoj vojaĝante dum noktoj kaj vizitante tage la kapturnigajn vidindaĵojn de Madrido, Toledo, Granada, Cadiz, Sevilla, Algeciras kaj afrikan urbon Ceuta.

Ankaŭ en Hispanio la ekskursanaro spertis grandan helpon kaj varman akcepton flanke de esperantistaj gesinjoroj Nieves kaj Estenez.

Dum la revojo, en madrida hotelo, la estraranoj de la pola karavano renkontiĝis kun hispanaj geamikoj pribabilante kun ili la vojaĝimpresojn kaj speciale la restadon en Hispanio.

Revene denove ni trafis al Cerbère kaj denove atendis nin tie esperantistoj, kiujn ni ekkonis tienvoje, kaj ĉifoje ili organizis por ni renkontiĝon kun grupo de lokaj esperantistoj kaj kun reprezentanto de loka SNCF (Francaj Fervojoj).

Post unutaga ripozo en Cerbère la grupo denove okupis lokojn en la propra vagono por vojaĝi al Parizo.

La vetero, kiu favoris nin ĝis nun ekstreme, ŝanĝis sian rilaton al ni, kaj la franca ĉefurbo salutis nin per densa pluvo. Kaj dum tuta nia dutaga restado en Parizo akompanis nin pluvgutoj, kio tamen ne malhelpis al ni viziti kaj admiri la ĉefajn vidindaĵojn. Iun pluvan dimanĉan vesperon ni adiaŭis Francujon celinte al Belgio, kie sur brusela stacidoma kajo atendis nin kaj salutis Leo de Bruyne. Dum nia dutaga restado en Belgio denove ni sentis amikan helppreton de belgaj samideanoj, kiuj ebligis nin viziti Bruselon, Gent, Brugge kaj Oostende.

En E-klubo ĉe Gretrystrato 26 ni estis regalataj per vespermanĝo de bruselaj esperantistoj kaj pasigis neforgeseblan vesperon inter sinceraj geamikoj. Tie ni ankaŭ havis okazon admiri la lumbildojn pri la vojaĝo al kaj restado en Vankuvero okaze de 69a UK. La bildojn faris kaj prezentis al ni s-ano Leo de Bruyne.

Sed ankaŭ tiun landon ni devis adiaŭi direktante nin al Germana Federacia Respubliko. En Kolonjo atendis nin surkaje esperantisto Paul Löffelsend, kiu ĉiĉeronis poste la ekskursanaron en la urbo. Kaj tiu urbo estis jam la lasta restadetapo dum nia longa vojo. De tie ĉiuj, memkompreneble lacaj, sed sanaj kaj feliĉaj pro impresabundo, iome sveltigitaj pro vojaĝpenoj oportune dislokigitaj en loĝvagono - ekrulis al la hejmurbo Opole.

Preparante nian vojaĝon tra Okcidenta Eùropo ni celis atingi jenon:
- ekkoni nunan kaj antikvan kulturon en la landoj, kiujn ni intencis viziti - je relative malaltaj kostoj, profitante la senpagajn fervojistajn biletojn,
- interligi senperajn kontaktojn kun esperantistoj en vizitotaj landoj,
- praktike pruvi al ĉiuj ekskursanoj - same esperantistoj aù ne - ke tiu lingvo vivas. ke vivas homoj kiuj ĝin parolas kaj pretas helpi sin reciproke.

Nun ni organizintoj de tiu ĉi karavano estas kontentaj, ĉar la fiksitaj celoj estas atingitaj.

Esperanto vivas ! ! !

La aldona profito de tiu vojaĝo estas minikolekto de fervojistaj ĉapoj, kiujn ni donace ricevis dumvoje.

Se estus eble, pere de esperantaj eldonaĵoj, dankesprimi, do mi volus tutkore, varmege danki al ĉiuj esperantistoj, kaj tiuj bonkoraj, grandioze afablaj homoj kiuj pretis helpi al ni dumvoje kaj sciis krei tiun unikan, amikan, neforgeseblan etoson!

Al ĉiuj do, kiuj helpis realigi nian longan vojaĝon ni dankas.

mgr Janusz Fortuński,
estro de karavano

FERVOJOJ DE LA MONDO

Montpasejo inter nordo kaj sudo

"Montpaseja" kunligo inter sudo kaj nordo de Eùropo estas la brennera fervojo, konstruita antaù cent jaroj. Jam pli ol dek jarojn prikonsideras fervojekspertoj en Aùstrio, Italio kaj Federacia Respubliko Germanio ĝian modernizon. La totala kargotransporto de tiu ĉi fervojlinio estas uzata jene: 88 % apartenas al fervojkunligo FRG kaj Italio, 3 % al kunligo GDR-Apenina duoninsulo kaj la restantaj 9 % estas uzataj de ceteraj Eûropaj landoj, precipe nordeùropaj. Nuntempe ascendas la trajnoj el aùstria Innsbruck 700 metrojn alten al la Brennera Montpasejo kaj poste descendas pli ol mil metrojn al itala Bolzano. Multaj kurbiĝoj malaltigas rapidecon al meznivelaj 67 km en horo; pojare oni transportas ĉi tie preskaù 2,5 milionojn da pasaĝeroj. Estonton de la ĉi tiea transporto destinas rapidvojo por rapideco 200 km en horo, kiu sube de Brenner kun kiel eble plej malalta altecdiferenco inter rivervalo de Inn, la plej supra punkto de fervojlinio, kaj la malaltaĵo de la itala Adige trairos tra montara baro inter Aùstrio kaj Italio. La planitaj studoj supozas 60 km longan valan tunelon kun norda portalo senpere apud Innsbruck, kiun la trajnoj forlasos nelonge antaù Brixen. La fina solvo de la problemo estas decidota en estontaj jaroj aù monatoj; oni pripensas ankaù eblecon konstrui supran, 24 km longan tunelon aù kompromisan proponon konstrui investe ne tiom postuleman kvardekkilometran valan tunelon aù du malpli longajn tunelojn, anstataùontaj la sesdekkilometran, probable la plej oportunan alternativon.

Subteraj poŝttrajnoj

Dutraka, 10,5 km longa linio kun ŝpuro 610 mm, situanta en tunelo kun diametro 2,75 m, estas en Londono uzata por transporto da poŝtaĵoj inter la paddingtona stacio kaj Whitechapel. Sume 34 novaj aùtomataj veturilaroj anstataùis tiujn malnovajn, uzataj jam kvindek jarojn; liveris ilin la firmao Greenbat, apartenanta al koncerno Huuslet. Ĉiu trajno estas 8,23 metrojn longa kaj transportas kvar konteneroj kun po 15 poŝtaj sakoj kun leteroj aù ses poŝtsakoj kun pakaĵoj. La trafikdenseco estas 12 trajnoj en horo

ĉiudirekte, dum streĉa tempoperiodo eblas trafiki unu post la alia en tempoperiodo de kvar minutoj. La trajno konsistas el du pelvagonetoj enhavantaj trakcian motoron kun povo 16 kW, inter ili estas kontenervagono kun poŝtaj sendaĵoj. La kontinuan kurenton liveras la tria relo, kiu en interstaciaj partoj kun elektra tensio 440 V permesas rapidecon de 56 km en horo, en stacioj kun elektra tensio 150 V permesas maksimuman rapidecon de 11 km en horo.

Kun prunteprenitaj vagonoj

Por plibonigi vojaĝnivelon la svedaj fervojoj pro manko de propraj pasaĝervagonoj pruntepreniș por unujara tempoperiodo sume 12 kuŝvagonojn de DB. La simbolon DB oni por la menciita periodo provizore anstataŭis per simbolo de la svedaj fervojoj SJ. La kuŝvagonoj estas uzataj en trajnoj elveturantaj el Stockholmo al Malmö, Göteborg, Oslo kaj Kopenhago.

Uragano kontraŭ fervojo

La antaŭtempa uragano Alleta kaŭzis al la nikaragva fervojo kun ŝpuro 1067 mm kaj interliganta la pacifikan havenon Corinto tra urbo Leén kun ĉefurbo Managvo kaj urbo Granada tiomajn difektojn, ke oni decidis rekonstrui tiun ĉi fervojlinion por normala ŝpuro 1435 mm. Por rekonstrui la parton Corinto-Managvo oni bezonos tempon tri ĝis kvar jarojn. En posta periodo oni planas plukonstrui la fervojon tra urbo Santo Tomas al marhaveno El Bluff sur la atlantika marbordo de la lando. Por plenumi tiun ĉi taskon oni bezonos pluajn kvar ĝis ses jarojn. Oni projektas ankaŭ elektrizi tiun ĉi estonte tre signifan fervojon kunligonta oceanojn, kiu malaltigos kostojn por importo kaj eksporto de la bezonataj produktoj kaj varoj. La marŝipoj, navigantaj tra Atlantika oceano al pacifikaj marhavenoj en Nikaragvo devas nune uzadi la Panaman kanalon. Pro tio pligrandiĝas la kostoj, kaj por transporto oni bezonas konsiderinde pli longan tempon.

Grandaj rapidecoj en Aŭstrio

Aŭstriaj fervojoj viciĝas inter tiujn en Eŭropo, kiuj enkondukas sur siaj linioj rapidecojn ĝis 250 km en horo. Nuntempe oni preparas por menciita rapideco 53 km longan parton de la linio en regiono Hadersdorf inkluzive de 13 km longa tunelo. Dum la nuntempa veturtempo de rapidtrajno el Vieno al 317 km malproksima Salzburg estas 3 horojn 15 minutojn ĝis 4 horojn, estonte ĝi daŭros unu horon kvardek kvin minutojn. Plue oni decidis rektifiki 12 aliajn liniopartojn kaj konstrui tunelon sur la konata Semmering, kio ebligos mallongigi la veturtempon sur la linio Vieno-Graz de nuntempaj 2 horoj 30 minutoj al 1 horo 15 min. Por plenumi la menciitajn aranĝaĵojn oni bezonos 27 miliardojn da aŭstraj ŝilingoj.

Subtera fervojo en Varsovio

Post fino de studoj kaj planlaboroj en Varsovio komencis en 1983 konstrulaborojn de la subtera fervojo kun helpo de sovetaj specialistoj. La helpo de Sovetunio celas planlaborojn, konstruon de la linioj kaj liveron de la surrelaj veturiloj, eventuale aliajn ekipaĵojn. La unua linio de varsovia metroo estos 23 km longa kaj kondukos el suda parto de Varsovio norden, al tiea ŝtala kombinato. Laŭplane oni en 1990 finos konstrulaborojn de la unua parto 12 km longa, kiu finas en metroostacio Wawelska. Ĝis la jaro 1992 oni planas finkonstrui la duan etapon, dum kiu la metroo atingos la fervojan stacion PKP Gdanska, la restanta parto estos finkonstruota en jaro 1994. En centro de la urbo estos tuneloj 17 metrojn sub la ternivelo.

Kompilis J. Tomíŝek

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

JAFE (Jugoslavio)

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) estas fondita en aprilo 1955, do antaŭ preskaŭ 30 jaroj, kaj deziras sekvontjare festi tiun jubileon interalie per starigo de modesta ekspozicio laŭ jena plano: ĝenerala movado (20 % da materialo), antaŭmilita evoluo de fervojista Esperanto-movado (30 % da materialo) kaj postmilita evoluo de JAFE (50 %). Kompreneble tio estas nur provizoraj antaŭvidoj.

Kiel materialon ni antaŭvidis ekspozicii: librojn, afiŝojn, revuojn, insignojn, poŝtmarkojn kaj stampilojn, fotojn, eltondaĵojn el diversaj gazetoj ktp, ktp.

La peto estas sendi al JAFE konvenan materialon sed **nur post interkonsento** (por ne riski esti superŝutita per materialo). Precipe oni interesiĝas pri **afiŝoj** (kongresaj aŭ aliaj) en originalo.

JAFE klopodos post la ekspozicio redoni prunteprenitan materialon en la sama stato.

La adreso de JAFE estas:
Poŝtfako 563, YU-11000 BEOGRAD.

INTERŜANĜO DE GAZETOJ KUN "NORVEGA ESPERANTISTO"

NEFA abonos **"NORVEGA ESPERANTISTO"**n - kun "Fervojista Paĝo" - por 1985 al tiuj IFEF-sekcioj, kiuj deziras interŝanĝi ĝin kun siaj gazetoj.

Informon oni devas sendi **absolute ĝis 10a de januaro 1985** al:
Odd Kolbrek, Kaldbakkstubben 22,
N-0951 Oslo 9, Norvegio,
kun informo pri la adreso al kiu "NORVEGA ESPERANTISTO" estu ekspedata.

NEKROLOGOJ

La 28an de aprilo 1984 forpasis en Nederlando

P.L. Hessing

oficiro en la Ordo de Oranje Nassau.

Li fariĝis 82jara.

Ekde 1.3.1953 li estis membro de FERN.

Multflanke estis lia penado por servi la homaron.

De 1949 ĝis 1970 li estis komunuma konsilanto de Utrecht, la 4a urbo de Nederlando laŭ loĝantaro. Kelkajn monatojn li estis skabeno de Utrecht.

En tiu periodo okazis la 18a IFEF-kongreso kaj li kiel anstataŭanta urbestro akceptis nian delegacion en la urbodomo.

Ni dankas lin pro la laboro, kiun li faris por Esperanto kaj deziras al la edzino kaj familianoj forton por porti ĉi tiun forpason.

Li ripozu en paco.

IFEF

Antaŭ nelonge ni eksciiĝis ke antaŭ kelkaj monatoj forpasis en Nederlando

P.F. Lammens

el Terneuzen en la aĝo de 77 jaroj.

Li estis membro "de la unua horo" kaj jam en la jaro 1950 li partoprenis en la 2a IFEF-kongreso en Salzburg. Por montri sian naciecon li portis lignajn ŝuojn kaj tiris multe da atento.

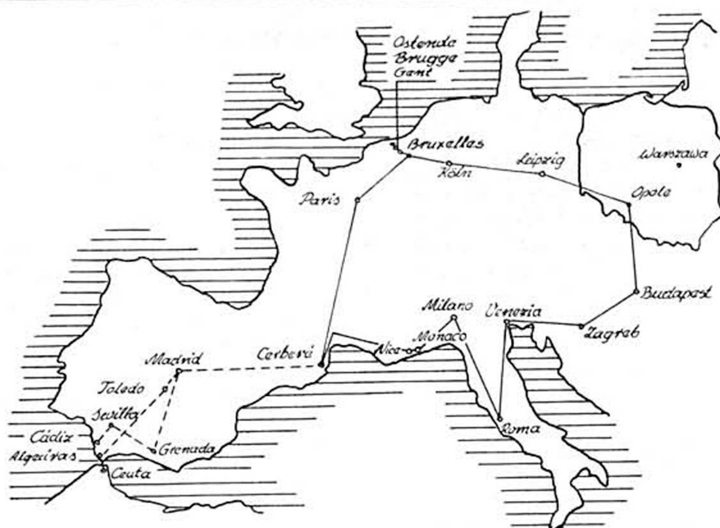
Eble pro la izoleco de la loĝurbo FERN neniam renkontis lin en siaj kunvenoj, sed li restis fidela al nia movado.

Al la edzino, infanoj kaj nepoj ni esprimis nian kondelencon.

Li ripozu en paco.

IFEF





Longa vojaĝo sub verda stelo ... legu la artikolon sur paĝo 92

NOVA ESPERANTO-ASOCIO

Post trijaraj klopodoj, dum la pasintjara aŭtuna renkontiĝo de slavoniaj esperantistoj estis fondita INTERNACIA ASOCIO DE HANDIKAPITAJ ESPERANTISTOJ (IAHE).

En provizora estraro estis elektitaj: por prezidanto prof. d-ro Robert R. Robertson (Aŭstralio), por vicprezidantoj: d-rino Lina Gabrielli (Italio), Nikolaj Griŝin (Sovetunio), Josê Marcilino (Brazilo) kaj por sekretario Duŝan Adnadj (Jugoslavio).

Ekde 1984 aperos gazeto "VOCO de HANDIKAPULOJ", kiu aperos 6foje en la jaro, grandformate, lukse presata. Tiun gazeton redaktas elstaraj jugoslaviaj esperantistoj Duŝan Adnadj kaj Vujadin Lukić. Abonkotizo estas 5 uzonaj dolaroj, 12 guldenoj aŭ egalvaloro. Vi estas invitataj aboni novan gazeton, helpi novan asocion kaj klopodi dissiri informojn pri nia ekzisto kaj nia agado.

Aliĝojn, abonojn kaj helpon vi povas direkti al: "VOCO de HANDIKAPULOJ" Školska ul. 25, YU-56227 Borovo, Jugoslavio.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en januaro, estas: 10.12.1984

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved